

Wie andere wohnen – Impressionen aus Kanada auf Seite 4+5

# *Haidhauser*

**nachrichten**

**September 2014**

Preis 1,20 Euro

39. Jahrgang

Nr. 9/2014

B 4296 E

Haidhauser Nachrichten  
Breisacher Straße 12, 81667 München

# Ein Jahrzehnt Stillstand

Geht es nach den Worten der Befürworter des 2. Stammstreckentunnels, dann steht die Finanzierung, dann sind die ausstehenden Baugenehmigungen reine Formsache. Geschehen ist in den letzten Jahren nichts. Außer, dass frühere Kostenschätzungen wahrscheinlich hinfällig sind

Stadtrat Johann Altmann (Freie Wähler) fordert, anlässlich einer neuen Kostenschätzung für die geplante 2. S-Bahn-Stammstrecke auch die Variante Südring wieder miteinzubeziehen. Der Antrag erinnert daran, dass der Ausbau des S-Bahn-Netzes, Kernstück des öffentlichen Nahverkehrs in München und Umgebung, in einen tiefen Dornröschenschlaf gefallen ist.

Lang ist's her: Martin Zeil war bayerischer Wirtschaftsminister, Christian Ude Münchner Oberbürgermeister. Beide verkündeten voller Stolz, dass die Finanzierung des Bauvorhabens gesichert sei. Zeil musste seinen Posten räumen, weil die FDP aus dem bayerischen Landtag herausgewählt wurde. Ude **hat** seinem Nachfolger Platz gemacht. Unverändert fahren die S-Bahnzüge durch einen Tunnel. In Sachen Ertüchtigung des S-Bahn-Netzes hat sich nichts getan, obwohl über den Ausbau - 2. Tunnel?, S-Bahn-Südring?, Optimierung der Außenäste? - seit mehr als

einem Jahrzehnt diskutiert und gestritten wird. Weder die politischen Entscheidungsträger im Landtag, noch die der Landeshauptstadt München, noch die der für den Betrieb verantwortlich zeichnenden Deutschen Bahn, haben erkennbar etwas zur Verbesserung des S-Bahnnetzes, des Kernstücks des regionalen Bahnverkehrs, auf die Reihe gebracht.

Einig sind sich alle in der Prognose, dass München und das Umland eine an Einwohnern stark anwachsende Region ist. Dies ist im Übrigen kein unabwendbares Naturereignis, sondern Folge politischer Entscheidungen. Wirtschaftsräume werden heute wie in Konkurrenz zueinander auftretende Akteure begriffen, die sich angeblich nur durch permanentes Wachstum behaupten können. Dies hat zwei gravierende Folgen: Andere Regionen bleiben in diesem „Wettbewerb“ auf der Strecke und kümmern fortan vor sich hin mit einer im Vergleich zu früher jetzt zu groß

ausfallenden (und zu finanzierenden) Infrastruktur. In den sogenannten „Wachstumsregionen“ kommt man mit dem notwendigen Ausbau der Infrastruktur, insbesondere des öffentlichen Nahverkehrs und der Straßen, kaum hinterher.

Vor diesem Hintergrund ist es umso befremdlicher, dass das Verkehrsprojekt S-Bahn-Netz auf der Stelle tritt.

Stadtspitze und -mehrheitlich - der Stadtrat hatten sich in der Streitfrage: 2. S-Bahn-Tunnel oder Südring?, auf die Seite der Tunnelbefürworter geschlagen. Zugegeben: Die Landeshauptstadt München war in dem gesamten Planungsverfahren zwar „Spielstätte“, saß aber nicht mit am Regietisch. Die Entscheidungen treffen **das** Land Bayern, der Bund und die Deutsche Bahn. Spätestens jedoch seit dem Tag, an dem der damalige OB Ude die Spenderhosen überstreifte und die Bereitstellung städtischer Gelder für die Tunnelmitfinanzierung in Aussicht stellte, wechselte die Stadt aus der Rolle des Zuschauers in die des Mitakteurs. Trotz des Rollentauschs ließ auch die Stadt den Prozess des Ausbaus des S-Bahn-Netzes vor sich hin dümpeln.

*Fortsetzung auf Seite 2*

# Ein Jahrzehnt Stillstand

Stadtrat Altmann bezieht sich in seiner Anfrage nach der aktuellen Kostenschätzung auf eine Äußerung des bayerischen Verkehrsministers Herrmann. Dieser hat laut einer Zeitungsmeldung von der Deutschen Bahn eine „sachgerechte Kostenschätzung“ für den Bau der 2. S-Bahn-Stammstrecke verlangt. Laut Altmann „rechnet die DB mit 2,5 Milliarden Euro. Im Falle der Realisierung dürften die tatsächlichen Baukosten noch weit darüber liegen - sollte nicht ein Wunder geschehen und die 2. Stammstrecke das erste Großprojekt werden, bei dem der Kostenrahmen eingehalten wird.“

Sollten die Kosten für den 2. S-Bahn-Tunnel steigen, müsste die Wirtschaftlichkeit des Tunnelneubaus erneut geprüft werden. Der von vielen Seiten geforderte Ausbau des S-Bahn-Südrings ist deutlich kostengünstiger und würde, wie Altmann schreibt, „für Pendler schneller eine verbesserte Verkehrssituation und für alle Münchner Bürgerinnen und Bürger weniger Belastungen durch ein jahrelanges Bauprojekt“ bringen.